тельство логистического парка «Пышма» под Екатеринбургом общей площадью 240 тыс. кв. м; еще один проект компании в этом же регионе — логистический парк «Колпино» (около 200 тыс. кв. м складских площадей).

На рынке Подмосковья конкуренция усиливается, и вскоре покупатель или арендатор сможет выбирать из нескольких предложений в нужном ему районе. К примеру, только вдоль трассы М-4 (Каширское шоссе) сейчас строится сразу несколько крупных складских комплексов. Увеличение конкуренции и себестоимости строительства способствует росту количества заявленных девелоперами масштабных проектов общей площадью 200–600 тыс. кв. м, которые соответствуют международным стандартам и по площади, и по качеству. В рамках своей экспансии девелоперы от отдельных складских комплексов переходят к созданию сетевых проектов со стандартизованным набором сервисов и единой тарифной политикой.

Большой спрос на качественные складские помещения приводит к тому, что большинство долгосрочных договоров аренды заключается на ранней стадии строительства объекта, и к моменту, когда он сдается, большинство площадей уже занято. В 2006 году свыше 62% договоров аренды и покупки было заключено за четыре-восемь месяцев до сдачи в эксплуатацию здания. Доля вакантных площадей в уже построенных складских комплексах составляла 1% для проектов класса А и 3% для складов класса В. Логично предположить, что в нынешнем году эта тенденция сохранится, хотя, конечно, по мере ввода в строй новых складских комплексов доля свободных площадей в них после сдачи будет увеличиваться.

ВРЕМЯ ПОДОЖДАТЬ Любой сверхбыстрорастущий рынок в России становится потенциально опасным. Взрывной рост цен на жилье перевел в разряд обманутых соинвесторов тысячи людей, большинство из которых уже никогда не увидят ни своих денег, ни квартир. Срывы сроков строительства начали случаться и в секторе коммерческой недвижимости. По подсчетам компании Blackwood, к концу 2006 года было введено в строй только 40% площадей от тех объемов строительства складских комплексов, которые планировались в начале года. Поэтому потенциальным покупателям и арендаторам приходится с осторожностью подходить к выбору помещения в недостроенном комплексе.

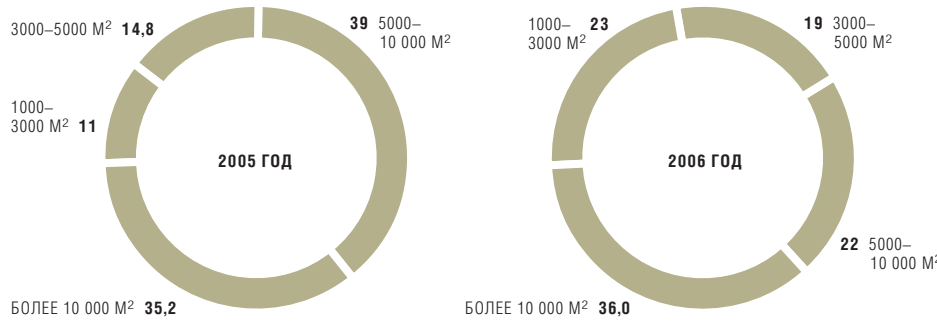
В то же время претензии собственников складов растут. Ориентируясь на уже заключенные сделки по аналогичным проектам, они рассчитывают впоследствии выгодно перепродать свои склады стратегическим инвесторам, а потому с особой тщательностью подходят к выбору арендаторов. Показательно то, что владельцы высококачественных складов в последнее время стараются не сдавать площади менее 2 тыс. кв. м. Во всяком случае, по словам складских брокеров, спрос на складские помещения площадью менее 2 тыс. кв. м, оцениваемый в 3,6% от общего, не удовлетворен. Помимо маленьких площадей относительно неразвита ниша холодных складов, но ее развитие связано с рядом особенностей, создающих существенные препятствия.

Как следствие, на рынке фиксируются в основном крупные сделки. Так, компания «Русская логистическая служба» арендовала 56 тыс. кв. м в комплексе «MLP-Подольск», розничная сеть «Перекресток» полностью арендовала комплекс PNK Logistics в Шолохове площадью 23 тыс. кв. м, а логистический оператор Tablogix арендовал 22 тыс. кв. м площадей в ТЛК «Томилино». Площадь арендованных логистическими компаниями помещений составила в 2006 году 45,3% от общего объема реализованных высококачественных площадей.

В последнее время возрос интерес девелоперов к строительству индустриальных и промышленных парков, предполагающих комплексное развитие территории (он стимулируется программой правительства Московской области по созданию промышленных округов). В Клинском районе Подмосковья заявлено строительство первого международного экоиндустриального парка. Он будет включать в себя логистический комплекс, а также производственные, жилые и офисные помещения. Другие примеры таких проектов — промышленный парк Алекса Хартманна (девелопером которого является компания «Аксис и Ко») вокруг Лобни, многофункциональный парк «Белый Раст» в Дмитровском районе Подмосковья.

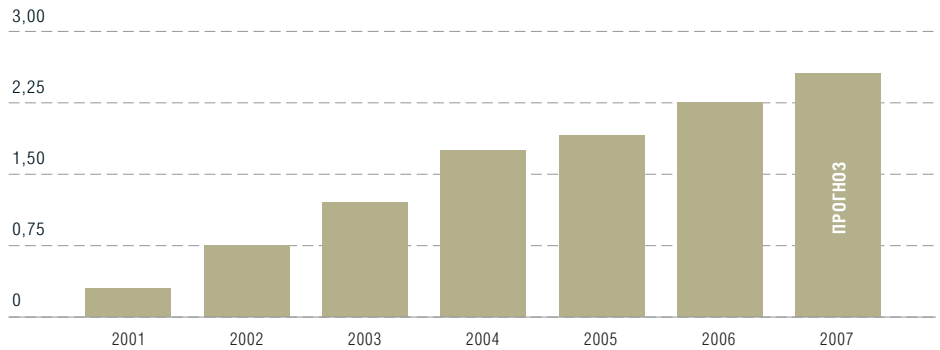
В течение 2007 года должно быть завершено строительство свыше 1 990 000 кв. м помещений классов А и В, соответственно, их общий объем к концу года может превысить 5 219 000 кв. м. Однако при прогнозировании выхода проектов в 2007 году стоит ориентироваться на ключевые проекты, заявленные к постройке в этом году. Их суммарная площадь превышает 1,2 млн кв. м. Однако аналитики компании Blackwood полагают, что, учитывая процентное соотношение действительно сданных объектов к заявленным, можно предположить, что фактически будет введено в эксплуатацию менее 700 тыс. кв. м.

РАСТУЩИЙ УРОВЕНЬ ТОВАРНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ В РЕГИОНЕ, ПЕРЕНАСЕЛЕННОСТЬ МОСКВЫ, СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ТОРГОВЫХ ЦЕНТРОВ, ОПЕРЕЖАЮЩЕЕ ВНУТРЕННЕЕ ПРОИЗВОДСТВО ТОВАРОВ ПРИВЕЛИ К ДЕФИЦИТУ КАЧЕСТВЕННЫХ СКЛАДСКИХ ПЛОЩАДЕЙ



СРАВНЕНИЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ СПРОСА ПО ВЕЛИЧИНЕ АРЕНДУЕМОЙ ПЛОЩАДИ (%)
ИСТОЧНИК: KNIGHT FRANK.

ДАРЬЯ ФЕДОРОВА



СПРОС НА СКЛАДСКИЕ ПОМЕЩЕНИЯ В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ (МЛН КВ. М)
ИСТОЧНИК: KNIGHT FRANK.

КОЛЬЦО ОТВЕТСТВЕННОГО ХРАНЕНИЯ Главная тенденция развития рынка складских комплексов, которая проявится в среднесрочной перспективе (5–10 лет),— строительство логистических центров по периметру будущей ЦКАД. Ряд крупных девелоперских и инвестиционных компаний уже сегодня заблаговременно купили на этой территории участки под склады площадью несколько десятков гектаров. На будущую кольцевую дорогу ориентировано и несколько уже заявленных проектов — создание логистического парка «Восточный» фонда Raven Russia и ГК «Эспро» в Ногинском районе (300 тыс. кв. м), строительство компанией Giffels складского комплекса в Домодедовском районе Подмосковья (500 тыс. кв. м).

По данным компании Knight Frank, территориально 74% всех современных складских комплексов находится между МКАД и первой бетонной кольцевой дорогой А-107, располагающейся на расстоянии 25–45 км от МКАД. Наибольшее количество складских площадей по-прежнему сосредоточено на Ленинградском шоссе (более 30% от всего объема предложения складских площадей). Далее следуют районы Ярославского и Осташковского шоссе (22%), Каширского шоссе и трассы «Дон» (14%) и район Варшавского и Симферопольского шоссе (13%).

На расположение складских комплексов влияют несколько факторов. Первый — это направление грузопотока. Поэтому, несмотря на ужасную транспортную ситуацию на Ленинградском шоссе, склады тут до сих пор пользуются спросом у арендаторов, а участки под склады — у девелоперов. Объясняется это просто: до 40% экспортных грузов в Москву идёт через северо-западное направление (из порта Санкт-Петербурга и прибалтийских портов). А растущая популярность юга и юго-востока Подмосковья объясняется тем, что Москва — крупнейший центр перевалки грузов, до 60% экспортных товаров после растаможивания отправляется именно по этому направлению в глубь России. Второй фактор — это состояние трассы. Поэтому вокруг относительно свободной трассы «Дон» сейчас и происходит формирование новой складской зоны в Подмосковье.

Третий фактор — наличие свободных электрических и инженерных мощностей. Например, дефицит энергетических мощностей в Красногорском районе в свое время не позволил развиться здесь складской зоне, хотя территориально район расположен очень хорошо, а трасса Москва—Рига также является одной из лучших в регионе по пропускной способности.

Еще одна тенденция рынка, отчасти вызванная быстрым ростом цены аренды,— попытки крупных торговых компаний строить под себя складские комплексы. В качестве примера можно привести склад компании «Эльдорадо» (100 тыс. кв. м), склады сетевых ритейлеров X5 и «Копейка».

Еще одна из FMCG-компаний, решившаяся на строительство склада для собственных нужд,— компания «Евросеть». Ее склад расположится в 2 км от МКАД по Киевскому шоссе, в поселке Румянцево. Площадь складских помещений составит 75 тыс. кв. м, для строительства которых компания приобрела участок площадью 18 га. Помимо складов на территории планируется строительство офисного комплекса для нужд самой «Евросети». Стоимость проекта оценивается в $60 млн. «Евросеть» планирует как пользоваться комплексом для своих нужд, так и сдавать в аренду ненужные компании площади. ■